Cementerio de trenes de Uyuni, Bolivia

Las diferentes rutas altiplánicas de Bolivia son de un encanto y majestuosidad digna de quedar estampadas en las portadas de revistas o pragmadas en una cinta de un film sin necesidad de guion ni dirección. La mirada mística de elevarse a más de 4.500 metros de altura sobre el nivel del mar y luego desvanecerse y caer a 2.500, para luego volver a subir y quedarse quieto con la cabeza pegada al cielo, es colosal y rara vez se puede esquematizar sin riesgo a no preservar el entorno tal cual es.

La carretera que nos lleva desde Oruro a la ciudad imperial de Potosí y que luego se une a otra que nos arrastra con rumbo al occidente, nos deja esa impresión de pequeñez, de ensombrecimiento y obnubilación al parecer que flotas en el aire. Doscientos kilómetros aproximados, nos separan de una ciudad, quizá un tanto opacada por el salar que empieza a emerger poco más allá. Es la ciudad de Uyuni, cuyo nombre fue absorbido por el lago blanco y salado. Municipio de la provincia de Antonio Quijarro, departamento de Potosí y cuenta con una población fija aproximada de veinte mil habitantes y está a 3.700 metros de altura promedio.

La característica principal, más allá de ser capital turística por su salar, es que en ella se inauguró la primera línea de ferrocarril de Bolivia, un 20 de noviembre de 1890. Por allí pasó el ferrocarril cuyos vagones cargaban oro, plata y estaño, entre otros minerales, creando la ruta entre Uyuni y Antofagasta, augurando décadas de progreso. Luego, la pérdida de Antofagasta por un lado y después la guerra del Chaco (1932-1935) hizo mella en el país altiplánico, ya que los esfuerzos bélicos también involucraron al ferrocarril, con el consiguiente desgaste de material. De ahí que estos eran trasladados a Uyuni para su mantenimiento. Luego fueron quedando abandonados a su suerte, convirtiéndose en lo que es hoy.

Cementerio de trenes de Uyuni



Saliendo por el costado sur de la ciudad, por una ruta de tierra, polvo y sal, se encuentra el único cementerio de trenes, que incluye máquinas, locomotoras, vagones y carros mecánicos de apoyo.

Como ya lo he recalcado en otras investigaciones de nuestra historia, tanto en Chile como aquí en Bolivia, creo que el nombre de cementerio, lo tiene bien puesto, ya que es un herrumbe de chatarra inservible. No es un museo, pues no fue creado con ese sentido.





La idea de esta escombrera de hierros y metales condenados al olvido e indiferencia se concibió para que sirvieran como piezas de repuesto para las máquinas que continuaban en servicio, lo que no prosperó debido a la nacionalización de los trenes y su posterior quiebra. Luego vinieron los *buscadores de tesoros ajenos* que se dedican al saqueo, despojando a estas maravillas metálicas de todo lo que les fuera útil para sus intenciones. Pese a ello, este

laberinto de chatarra es sitio de visita obligada para el turista, sobre todo para el *gringo* que disfruta de tomarse fotografías sobre estos vetustos ferrocarriles de paso fantasma.



Los grafitis infaltables en las paredes de los vagones delatan tristeza, amargura y dejación de las autoridades por darle a este sitio un sentido práctico, histórico y de veneración sacra por un pasado hermoso, de recorridos interminables y de múltiples acercamientos entre amigos, novios y familia viajante. Nula información con respecto a lo que representa este cementerio. Los fierros enmohecidos por el óxido no dejan saber nombres, marcas, modelos ni números de sus locomotoras,

Son cerca de cien las piezas de metal oxidado y ruedas semi cubiertas por la arena, que no van a ningún lado.



La depredación humana, como ya lo decía, también es un problema que sufre el cementerio de trenes desde la década de los cuarenta, lo cual no tiene fin, ya que no falta el "turista" que arrastra con un pedazo de lata como souvenir.

Favorablemente todavía estos trenes y máquinas a vapor de hace más de medio siglo conservan su forma original. Hoy, en su última parada, esperan retrotraer el tiempo para ser reparados y volver al servicio, lo que nunca fue.







Cuando te vas retirando de este cementerio de trenes, te acongoja la idea de que nunca más volverás a ver un riel, una estación, una locomotora o un tren cruzar el altiplano en todo su esplendor tal como fue hace medio siglo atrás o más, sin embargo el silbato lo sientes en tus entrañas, como presagio que no volverá a sonar y estremecer todo el Salar de Uyuni.



Uyuni, Bolivia septiembre 16 de 2022

Iglesias antiguas de Bolivia

La ruta mística que envuelve a un sinnúmero de proyectos, pueblos fantasmas y edificaciones abandonadas que enarbolan la bandera de obras pictóricas y de evangelización de los pueblos andinos a través de la historia, es por decir lo menos, un oscuro sentimiento de dejación y abandono por parte de las autoridades que deben velar por la cultura, la historia y los monumentos nacionales en los países que los une la cordillera de Los Andes.

A ello no escapan las grandes obras que nos acompañan desde la colonia. Iglesias que fueron construidas a puro *ñeque* ‒como diríamos los chilenos‒. Obras en las que participaron indígenas, conquistadores, feudales y terratenientes. Cada uno de ellos en particular o todos en conjunto.

A partir de este trabajo físico, más el de evangelización de las almas, se quedaron prendadas a techos, paredes, puertas y altares, una exquisita y valiosa colección de obras pictóricas, lo que ha convertido a la región o departamento de Oruro en una ruta muy interesante para la cultura y el turismo. Sin embargo, es poco lo que se ha explotado. Recién se están dando los pasos necesarios, a través de grupos ‒como parece ser la tónica‒ de particulares deseosos de conocer más de nuestra historia.

Entre las iglesias católicas de estas características, se encuentran la de Curahuara de Carangas, monumento nacional desde 1960 y cuyo inicio de construcción data de 1587, las de Corque, Caripaya, Huachacalla, Belén de Huachacalla y otras.

Dado a que tuve la oportunidad de visitar una de ellas, escribiré algunos detalles, pocos ‒más bien visuales‒ que he podido recolectar respecto a ella.

<u>Iglesia de Caripaya</u>



En la ruta que une la ciudad de Oruro con el pueblo de Pisiga (Bolivia) o Colchane (Chile) se encuentra Caripaya, municipio de Corque, provincia de Carangas. Desde la carretera se divisa una gran construcción que subyuga. Algo parecido a un palacio o iglesia ortodoxa rusa, esas construcciones del tiempo de los zares, agregaría. No deja de interesar y atraer y como enigma misterioso, atrapa.

Es parte, junto con su pequeño y derruido poblado, de las ruinas más hermosas que he podido visitar. Este conjunto monumental no es menor a doscientos años, sin embargo el estado de completo abandono y la desoladora campiña que la envuelve, la hace parecer aún más antigua.



Muro perimetral y sus dos atalayas.



Vista general Iglesia, Torre y Ermita.

Todo lo que la circunda es misterio ‒también poca información‒. No existe señalética turística en la ruta. Una senda complicada y el terreno suelto de las quebradas tampoco ayudan. A ello se debe agregar que las lluvias y tormentas del verano altiplánico, conocido como invierno boliviano, dejan prácticamente aislado el sector, como ocurrió en mi primera incursión, donde pude admirarla solo de lejos (primera fotografía, año 2018).

Es una estructura fantástica ‒sé que hay otras más sobrecogedoras, pero para mí, ésta es especial‒. La misma es una figura amplia, con una nave que se divide en dos capillas, la gran cúpula de la nave central y las dos laterales en forma de media naranja.

La estructura, según algunas apreciaciones, parece provincial, anticuada y poco elegante (¿?)

De frente y a su lado derecho está la gran torre del campanario, formada de tres cuerpos y una cúpula con dos cajas de resonancia de gran dimensión. Entre el cuerpo central y la torre existe una escalerilla de piedra paralela al templo, con descansos de escasa dimensión, que lleva a un altillo a través de un arco de ventana. Hago notar que no pude acceder al interior de la iglesia, dado a que su puerta principal está cerrada con candado y el acceso hacia el altillo es imposible dado al mal estado de éste.





Torre del campanario. Escalinata de piedra.

Por los costados exteriores y perpendicular al templo, existen contrafuertes de piedra en forma de escalinatas, con los cuales se afirmaron los gruesos muros de adobe (barro y paja) de la estructura principal, preeminencia de las construcciones antiguas. Cabe agregar que por indicios de materiales de construcción en el lugar (tejas coloniales), se comenzaría muy luego la refacción de este hermoso templo.





Contrafuertes laterales. Contrafuertes y nave lateral.

Llama la atención que la propiedad esté circundada por un muro, obviamente de barro y paja, que aisla al templo. Pareciera una fortificación contra ataques externos que en cuyos vértices frontales se construyeron una especie de atalayas o puestos de control (segunda foto general) . Hago hincapié que es poca la información al respecto, por lo que es mi imaginación y la falta de cultura católica, la que me lleva a pensar asi. Recuerden que la biblia siempre vino acompañada de la espada, por lo que no sería descabellado pensar que en algún momento pudo haber servido, además, de guarnición militar.



Muro perimetral.

Por último y como parte integral de esta magnífica propiedad, inmediatamente después del pórtico de entrada, a mano derecha del patio, existe una ermita de un solo cuerpo, con portales

en sus cuatro costados y con un altar en el centro. En cuanto a su construcción, es proporcional en forma y características, al templo y su entorno. Estimo era un lugar de confesión o de oratorio previo al ingreso a la parroquia.



Pórtico de entrada a la propiedad.



Ermita para orar o santificarse.

Dado al corto tiempo de estadía en el área, no se pudo observar dentro ni cercano a la propiedad, indicios de algún cementerio, restos de alfarería u otro signo del pasado medio, lo que no indica que puedan existir, más si se trató de un pequeño asentamiento de población indígena.

Oruro, Bolivia, septiembre 14 de 2022